

INHALT

Seite 1

Der Mai ist Autoglas-Monat

Seite 2

Größere Frontscheibe, größeres Risiko

Seite 3

Stoßdämpfer altern schleichend

Seite 4

Kennzeichen für Saisonfahrzeuge

Seite 5

Hilfe, das Auto „schwimmt“!

Seite 6

Mit Handicap Auto fahren

Seite 7

Clever tanken, günstig reisen

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Der Mai ist Autoglas-Monat

Bonn. Der Autostart in den Frühling ist im vollen Gange. Die Frühlingssonne lacht durch die Windschutzscheibe und zeigt: Kratzer und kleine Steinschläge sind nicht mehr zu verleugnen. Da Mängel und Schadstellen an der Frontscheibe zu einem beträchtlichen Sicherheitsrisiko werden können, achten viele Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innung im Autoglas-Monat Mai verstärkt auf den guten Durchblick und bieten ihren Kunden einen Scheiben-Check an. Mit Reparatur oder Scheibentausch kennen sich die Kfz-Profis aus. Der Kfz-Meisterbetrieb des Vertrauens kümmert sich auch um die Schadenabwicklung. Das beginnt bei der Schadenanalyse und endet beim Ausgleich der Glasrechnung durch die Versicherung. Die Autoglasreparatur ist für Autokunden bei vielen (Teil-)Kasko-Versicherungen kostenlos. Viele Kfz-Meisterbetriebe (www.kfz-meisterfinden.de) oder Autoglas-Partner (www.autoglas-partner.de) helfen sofort.

Foto: ProMotor

Größere Frontscheibe, größeres Risiko

Bonn. Gehen Autoscheiben heute öfter kaputt? Diese Frage lässt sich eindeutig mit „ja“ beantworten. Das liegt aber nicht an minderer Glas-Qualität oder dünneren Fenstern, sondern hat statistische und konstruktive Gründe.

Zum einen sind insbesondere Frontscheiben heutzutage einfach erheblich größer als etwa zu Käfers Zeiten und haben schon deshalb ein höheres Risiko, mit einem Fremdkörper zusammenzutreffen. Zum anderen liegen sie aus aerodynamischen Gründen wesentlich flacher, was beim Aufprall eines kleinen Steinchens zu größeren Beschädigungen führt. Von diesen gibt es ebenfalls erheblich mehr, weil Straßenschäden am liebsten mit preiswertem Rollsplitt kaschiert werden, der anschließend jahrelang im Seitenraum herumliegt und bei höheren Geschwindigkeiten mit der Kraft einer Kleinkaliber-Kugel auf die Fahrzeuge trifft.

Scheibe hat tragende Rolle

Und letztlich sind Windschutzscheiben heute nahezu ausnahmslos in die tragende Struktur der Karosserie eingeklebt und damit bei Schlaglöchern und ähnlich hohen Belastungen stark beansprucht. Kleine Beschädigungen können sich dann zu einem Riss ausweiten.

Schon deshalb ist unbedingt empfehlenswert, sichtbare Beschädigungen der Frontscheibe sofort reparieren zu lassen. Die Meisterbetriebe der Kfz-Innungen haben den Mai zum „Autoglas-Monat“ ausgerufen und kümmern sich intensiv um dieses Thema. Bei der Scheibenreparatur ist es unerheblich, ob der Schaden die Form eines Sternbruchs, eines Kuhauges oder einer Kombination aus beiden hat, er darf lediglich keine größere Ausdehnung als die eines Zwei-Euro-Stücks haben, und der Krater sollte nicht größer als fünf Millimeter sein.

Steinschlag abkleben und in die Werkstatt fahren

Am besten sollte die Stelle unverzüglich mit einem Klebestreifen abgedeckt werden, ehe Schmutz in die „Wunde“ gelangt. Sind diese Bedingungen erfüllt, lässt sich der Schaden bei Unterdruck mit einem glasklaren Kunstharz vollständig auffüllen und ist anschließend nahezu unsichtbar, wobei die Scheibe ihre vollständige Stabilität zurückgewinnt. Die Kosten dafür werden von den meisten Versicherern vollständig übernommen, wenn Kaskoschutz besteht.

Keine Reparatur im Fernsichtfeld

Allerdings gilt es eine gesetzliche Einschränkung zu beachten: Innerhalb des so genannten Fernsicht-Feldes sind keine Reparaturen zulässig. Damit ist der Bereich unmittelbar vor den Augen des Fahrers gemeint, ausgehend von der Lenkradmitte jeweils 14,5 Zentimeter zu beiden Seiten, nach oben und unten begrenzt vom Wischfeld der Scheibenwischer. Außerdem sind aus technischen Gründen keine Reparaturen im Randbereich der Scheibe möglich,

da das Gerät sich dort nicht korrekt ansetzen lässt. In diesen Fällen sowie bei größeren Beschädigungen hilft nur der Austausch der kompletten Scheibe. Dieser wird ebenfalls von der Kaskoversicherung übernommen, jedoch unter Abzug der jeweiligen Selbstbeteiligung. -pm-

Stoßdämpfer altern schleichend

Bonn. Sie sitzen verborgen unter dem Auto, einer hinter jedem Rad. Dort versehen sie jahrelang ihren Dienst, ohne groß aufzufallen – die Stoßdämpfer. Das große Problem: Sie altern schleichend. Deshalb gewöhnt sich der Fahrer an das sich allmählich verschlechternde Fahrverhalten, empfindet es oft sogar als komfortabel. Dabei ist es die wichtigste Aufgabe eines Stoßdämpfers, die Räder am Boden zu halten. Denn die luftgefüllten Reifen würden sonst springen und den Straßenkontakt verlieren. Der Bremsweg verlängert sich, ABS und ESP können nicht korrekt arbeiten, das Auto wird unkontrollierbar.

Öl im Rohr dämpft Schwingungen

Eigentlich ist die Bezeichnung Stoßdämpfer nicht ganz richtig, Schwingungsdämpfer passt besser – weil sie Schwingungen der Räder und der Karosserie dämpfen. Deshalb bestehen Dämpfer prinzipiell aus einem ölgefüllten Rohr, in dem sich ein Kolben entsprechend des Auf und Ab der Räder bewegt und das Öl dabei durch kleine Ventile presst. Das benötigt etwas Kraft, diese beruhigt die Schwingungen. Die Bauarten unterscheiden sich ein wenig, es gibt Ein- und Zweirohr-Dämpfer, mit und ohne Gaspolster. Und zunehmend auch elektronisch verstellbare, in denen kleine Elektromotoren die Ventile entsprechend dem Straßenzustand und dem Fahrstil auf und zu drehen.

Dichtungen verschleißen, Federn ermüden

Doch das Öl im Dämpfer verbraucht sich mit der Zeit. Es schmiert die Kolbenstange, die an einem Ende herauschaut, wobei stets geringste Mengen verlorengehen. Doch über die Jahre summiert sich der Verlust. Und drinnen verschleißen die Dichtungen des Kolbens, auch werden kleine Federn in den Ventilen mit der Zeit müde. Folge: Die Dämpferwirkung nimmt ab. Und bei vielen Fahrzeugen mit Federbein-Achsen übernehmen die Dämpfer auch tragende Funktionen im Fahrwerk, hier äußert sich Spiel an der Kolbenstange auch als wackelndes Rad.

Für Laien ist es dann oft problematisch, defekte Stoßdämpfer zu erkennen. Von der früher propagierten Methode, kräftig am Auto zu wippen, sollte man sich getrost verabschieden – wegen der heute üblichen straffen Federn drückt man höchstens eine Delle ins Blech. Und wenn ein Dämpfer bei der Sichtkontrolle außen bereits Ölspuren zeigt, ist er schon lange überfällig.

Auf Symptome defekter Dämpfer achten

Deshalb sollten Autofahrer auf Symptome defekter Dämpfer achten: Ungleichmäßiger Reifenverschleiß gehört dazu, schwammiges Fahrverhalten oder starkes Abtauchen der Front beim kräftigen Bremsen, meistens begleitet von Poltergeräuschen, die nicht defekten Achsgelenken zugeordnet werden können. Ein Test auf dem Stoßdämpfer-Prüfstand im Kfz-Meisterbetrieb gibt dann Gewissheit über den tatsächlichen Zustand. Hersteller von Stoßdämpfern empfehlen die Erneuerung nach 80.000 bis 100.000 Kilometern, auf dieser Strecke hat jeder Dämpfer ungefähr 100 Millionen Mal ein- und ausgefedert. Und ist wirklich reif für den Austausch.

-pm-

Kennzeichen für Saisonfahrzeuge

Bonn. Die ersten milden Frühlingstage laden ein zu Ausfahrten mit Cabrio, Oldtimer, Wohnmobil oder Bike. In der Regel sind die Freizeitfahrzeuge nur Zweitmobile neben dem Alltagsgefährten. Und weil sich der Spaß oft auf die warme Jahreszeit beschränkt, sollte die Zulassung praktisch und günstig sein. Doch welche Kennzeichen sind geeignet, und welche bieten das größte Sparpotenzial?

Saisonkennzeichen: zeitlich begrenzt und kostengünstig

Es gilt nur für ein Fahrzeug und nur für einen bestimmten Zeitraum im Jahr – minimal für zwei, maximal für elf Monate. Die beiden rechts übereinander stehenden Zahlen auf dem Kennzeichen sind durch einen waagerechten Strich getrennt und geben die Monate an, in denen die Mobile rollen dürfen. Denn nur dann ist das Fahrvergnügen und Parken auf öffentlichen Straßen erlaubt.

Die Vorteile: Der Gang zur Zulassungsstelle entfällt, Versicherung und Steuern werden nur für die Monate der Nutzung fällig. Wer keine eigene Garage hat, sollte allerdings scharf kalkulieren, damit die Stellplatzkosten nicht den finanziellen Bonus auffressen. Saisonkennzeichen sind also ein klassischer Fall für Cabrio, Wohnmobil oder Bike.

Wechselkennzeichen: eins für zwei

Das 2012 eingeführte Kennzeichen dürfen sich zwei Fahrzeuge einer Klasse saisonunabhängig teilen. Wer beispielsweise einen Kombi fährt, schraubt das Schild wahlweise an sein Cabrio oder Wohnmobil. Damit können Fahrzeuge, die sonst mit dem Saisonkennzeichen unterwegs waren, ganzjährig rollen. Das Wechselkennzeichen besteht aus einem fahrzeugbezogenen und einem gemeinsamen, austauschbaren Teil.

Sparen lässt sich damit nicht. Für beide Fahrzeuge werden Versicherung und Steuern fällig. Ein weiterer Nachteil: Das Mobil ohne Kennzeichen darf nur auf privatem Grund oder in der Garage parken.

H-Kennzeichen: Vorteile für Oldtimer

Darauf können sich die Halter von Oldtimern freuen, die älter als 30 Jahre sind und alle Merkmale eines Klassikers erfüllen. Sie zahlen einheitlich 191,73 Euro Steuern im Jahr, niedrige Versicherungsbeiträge und haben zudem einen Freifahrtschein in alle Umweltzonen. Das Kennzeichen endet mit einem „H“.

07er Kennzeichen: perfekt für Veranstaltungen

Das rote Oldtimerschild ist auch als 07er-Kennzeichen bekannt, benannt nach den ersten zwei Nummern auf dem Schild. Im Vergleich zum H-Kennzeichen dürfen damit mehrere Klassiker gelenkt werden, vor allem auch solche, die weder Betriebserlaubnis noch Zulassung haben. Allerdings sind die Fahrten zweckgebunden. Erlaubte Ziele: Oldtimerveranstaltungen, Rallyes, Probe- und Überführungsfahrten sowie die Werkstatt zur Reparatur und Wartung. Das Kennzeichen ist auch finanziell attraktiv. Es wird nur die steuerstärkste Fahrzeugkategorie berechnet, alle weiteren sind steuerfrei. -pm-

Hilfe, das Auto „schwimmt“!

Bonn. Frühlings- und Sommerzeit ist Regenzeit. Von Mai bis August fallen im Jahr die meisten Niederschläge – oft als Starkregen aus dunklen Gewitterwolken. Weil das Wasser auf den Straßen dann nicht schnell genug abfließen kann, droht Aquaplaning: Unter die Reifen schiebt sich ein Wasserkeil, der den Kontakt zum Boden aufhebt. Die Straße wird zur Rutschbahn, der Fahrer verliert die Kontrolle über sein Auto. Tückisch, aber beherrschbar.

„Wer vorausschauend fährt und für ausreichend Reifenprofil und korrekten Luftdruck sorgt, ist schon mal auf der sicheren Seite“, erklärt ein Sprecher des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

Situation: Aquaplaning erkennen

Die Scheibenwischer arbeiten im höchsten Takt, die Gischte spritzt beim vorausfahren den Fahrzeug hoch. Besonders unter Brücken, in Kurven, Senken und Spurrinnen sollten die Aquaplaning-Alarmglocken läuten. Auch Schaum in den Wasserlachen weist auf die Sommerglätte hin. Und: Tempo-Schilder mit dem Zusatz „bei Nässe“ sowie das Verkehrszeichen „Schleuder- oder Rutschgefahr“ stehen nicht ohne Grund da, wo sie

stehen. Wer jetzt immer noch nicht aufgewacht ist, bemerkt das Aquaplaning beim Fahren: Lenk- und Bremsbewegungen führen ins Leere. Dann ist es allerdings meist schon zu spät.

Reifen: Profil und Luftdruck müssen stimmen

Der Rat des Kfz-Meisters: Das Profil sollte bei Sommerreifen mindestens drei Millimeter betragen. Je tiefer es ist, desto besser kann das Wasser zwischen den Blöcken ablaufen, umso besser hält der Reifen Kontakt zum Boden.

Die Aquaplaning-Gefahr sinkt ebenfalls mit einem korrekten Luftdruck. Ist er zu niedrig, fängt das Auto an zu „schwimmen“. Fahrer und Fahrzeug kommen ins Schleudern. Da hilft nur eins: regelmäßig den Luftdruck prüfen. Beim nächsten Tankstopp bleiben aufgrund des reduzierten Rollwiderstandes zudem mehr Euro im Portemonnaie.

Fahren: Vorsicht beim Bremsen und Lenken

Oberste Regel: runter vom Gas. Kupplung treten, den Gang rausnehmen, Hände fest am Lenkrad halten, nicht oder nur äußerst behutsam bremsen, lenken und warten, bis die Räder wieder greifen. Besitzer von Automatik-Autos behalten die Fahrstufe bei und konzentrieren sich aufs Lenken. Auf ABS und ESP ist ohne Kontakt zur Fahrbahn wenig Verlass. Wer auf Autobahn und mehrspuriger Bundesstraße unterwegs ist, fährt am besten versetzt zu den Spurrillen, in denen sich das Wasser sammelt. -pm-

Mit Handicap Auto fahren

Bonn. Menschen mit Handicap wollen, was alle wollen: mobil sein. Sie nehmen sich die Freiheit und ihr Schicksal, sprich das Lenkrad, selbst in die Hand. Von den über zehn Millionen Behinderten in Deutschland fahren rund eine Million mit körperlichen Einschränkungen allein mit dem Auto zur Arbeit, in den Urlaub oder ins Theater. Sie bleiben mobil mit Fahrzeugumbauten von Spezialwerkstätten, Angeboten von Autoherstellern sowie staatlichen Zuschüssen.

Fahrhilfen und Rabatte von Autoherstellern

Audi, Fiat, Mercedes, Opel und VW bieten spezielle Fahrhilfen ab Werk, andere Autohersteller arbeiten mit Umrüstern zusammen. Serienausstattungen wie Automatikgetriebe, Standheizung oder elektrische Türen und Sitze sind für Handicap-Fahrer bewährte Standards. Zugute kommen ihnen Fahrerassistenzsysteme für Tempo, Notbremsen, Licht, Abstand, Spurwechsel, Parken, Scheibenwischer oder Verkehrszei-

chenerkennung. Behinderte, die bei den Herstellern ordern, genießen neben langjährigen Garantien oft auch einen attraktiven Sondernachlass beim Neuwagenkauf.

Maßarbeit und Beratung von Umrüstern

Die eigentliche Arbeit auf dem Nischenmarkt aber leisten die Spezialwerkstätten. „Lösungen für Handicap-Fahrer sind immer Maßanfertigungen, die Spezialwissen, Erfahrungen und viel Einfühlungsvermögen voraussetzen“, sagt Holger Witzelsburger, Geschäftsführer von REHA mobil Berlin im brandenburgischen Hennigsdorf. Der Innungsbetrieb stattet seit über 20 Jahren Autos für Behinderte aus – von den gängigen Gaspedalverlegungen, Handbediengeräten und Schwenksitzen bis zum Multitalent Joystick und der Sprachsteuerung fürs Blinken, Fernlicht oder für die Regulierung der Klimaanlage. Die Ware von der Stange wird modifiziert, mit Hightech-Geräten ergänzt und etliche Male probeangepasst. Nachbetreuung inklusive.

Witzelsburger: „Technisch ist vieles möglich. Unsere Kunden müssen sehen, wahrnehmen, reagieren und wenigstens einen Joystick bedienen können.“ Sein letzter komplizierter Auftrag war der Fahrzeugumbau eines Ford B-Max für eine kleinwüchsige Rollstuhlfahrerin. Nach der viermonatigen Umrüstung schaffte es die Kundin vom Rolli auf den drehbaren Beifahrer- zum individuell angepassten Fahrersitz. Sie kann das Auto mit den Händen steuern und den Rollstuhl per Hebellift selbst verstauen.

Auflagen und Zuschüsse vom Staat

Spezialwerkstätten wie REHA mobil Berlin sind Experten und Berater zugleich. Sie kennen nicht nur passende Automodelle und Fahrhilfen, sondern auch Fahrschulen für Behinderte, Kostenträger, Steuervergünstigungen und helfen beim Ausfüllen der Formulare. Denn ehe die zukünftigen Fahrer in ihr Maß-Auto steigen, müssen sie einige Hürden nehmen. In der Regel wird ein ärztliches, unter Umständen ein medizinisch-psychologisches und in jedem Fall ein technisches Gutachten fällig. Erst dann ist der Weg zur Fahrschule, zum Umrüster und zur Freigabe der Umbauten durch einen Kfz-Sachverständigen frei. Alle Auflagen beziehungsweise Beschränkungen erscheinen verschlüsselt im Führerschein, die Umbauten in den Fahrzeugpapieren.

Auskünfte gibt es beim Informationsportal für Menschen mit Behinderung

www.autoanpassung.de. Spezialwerkstätten listet der Verband der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen.

-pm-

Clever tanken, günstig reisen

Bonn. Pfingsten steht vor der Tür, und der Sommerurlaub ist in greifbarer Nähe. Wer mit dem Auto in die Ferien starten will, sollte immer auch die Spritpreise im Blick behalten. Angesichts der teils stark unterschiedlichen Preise lässt sich so mancher Euro sparen.

Spritpreise kennen

Ein Urlaubsort in Deutschland ist und bleibt beliebtestes Reiseziel hierzulande. Jeder Vierte plant nach einer Umfrage der Stiftung für Zukunftsfragen 2016 Urlaub im eigenen Land. Das passt, liegt das Preisniveau für Kraftstoff doch in Europas gutem Mittelfeld. Aber auch hier purzeln und steigen die Preise – regional, im Laufe der Woche und des Tages.

Spritpreistreiber in Europa bleiben die skandinavischen Länder, die Niederlande und Italien. In Norwegen kostet der Liter Super laut ADAC 1,44 Euro, die Niederländer kassieren 1,49 Euro, in Bella Italia fallen dafür 1,49 Euro an.

Pluspunkte sammelt Österreich. Die Tour versüßen die Nachbarn mit freundlichen 1,05 Euro für den Liter Super und 98 Cent für den Liter Diesel. Entspannt können auch Kroaten- oder Ungarn-Urlauber ihre Reise antreten. Kraftstoff-Eldorados sind im Vergleich zu Deutschland ebenso Luxemburg, Polen und die Tschechische Republik.

Über die zeitlichen und regionalen Schwankungen der Spritpreise informieren tagesaktuell Apps und Internetseiten. Das gilt für die Reise ins Ausland ebenso wie in Deutschland.

Günstige Tankstopps einlegen

Zusätzlich sparen Autofahrer auch, wenn sie abseits der Autobahn tanken. Führt die Tour durch Europa, wird der Weg mit einer wohlüberlegten Routenplanung auch finanziell zum Ziel. Vor Bella Italia stoppen deutsche Autofahrer beispielsweise kurz vor der Grenze in Österreich – weiter geht's mit einem gefüllten 60 Liter-Tank und einer Ersparnis von 26 Euro. Reisende nach Dänemark und in die Niederlande füllen ihre Tanks noch an den Zapfsäulen in Deutschland.

Reservekanister mitnehmen

Nur ein Fall für den Notfall. Denn da, wo er Sinn machen würde, erlauben die Reise Länder maximal den Kraftstoff-Transport von 10 Litern. Das gilt beispielsweise für Dänemark, Frankreich und Italien. Allein die teure Diesel-Schweiz und Liechtenstein akzeptieren einen 25 Liter-Kanister.



Problematisch ist auch die Kraftstoff-Mitnahme auf Fähren. Reiseziele wie Norwegen, Schweden, Dänemark oder Großbritannien bleiben diesbezüglich außen vor. Auskünfte erteilen die Reedereien.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html